

Brochure SAR



Station calling - Pass your message



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Swiss Confederation

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Federal Office of Civil Aviation FOCA

Conformément à l'Annexe 11 OACI, les **centres d'information de vol** (FIC) fournissent des services de navigation aérienne à l'intention du trafic VFR, à l'instar des **FIC** rattachés aux centres de contrôle régionaux (ACC) de Genève et de Zurich pour la région d'information de vol (FIR) relevant de leur compétence. Les FIR sont reportées sur les cartes aéronautiques OACI avec mention des fréquences radio à utiliser.

Geneva Information - 126.350

Langues : français et anglais

Zurich Information - 124.700

Langues : allemand et anglais

Les services des FIC sont accessibles à tous les usagers de l'espace aérien durant les heures d'ouverture (cf. AIP).

En quoi consiste le service offert par les FIC ?

Lorsque le plafond et la visibilité sont bons (CAVOK), ces deux fréquences sont très sollicitées. Il peut alors être utile de connaître certaines « **règles de conduite** » ou d'avoir une **bonne connaissance du contexte**.

Les FIC proposent un service de base mais **pas de suivi de vol**.

Les FIC sont au fait des zones actives publiées sur le **DABS** et par voie de **NOTAM**, de même que des changements les concernant, des activités de parachutisme et des opérations anti-grêle.

Les FIC peuvent également assurer la **coordination** lorsque des avions souhaitent s'engager dans un **espace aérien de classe C**. Ils communiquent aux pilotes si la clairance est accordée ou refusée.

Ils ont accès aux derniers **bulletins météo**.

Les FIC font suivre à l'AIS compétent les annonces en relation avec le plan de vol comme la **communication de l'heure de départ** ou les **modifications du plan de vol**.

Rappelons que selon la règle SERA.4020, les **pilotes** sont tenus de clore leur plan de vol **aussitôt après avoir atterri**.

Lorsque la clôture du plan de vol est confiée au FIC (**close my flightplan**), le plan de vol est clos aussitôt que l'ordre a été transmis. Dès cet instant, **la supervision du vol sur la base du plan de vol cesse**.

Les FIC peuvent également procéder sur demande à des **tests de la radio et du transpondeur**.

Les FIC peuvent consulter les **données du plan** de vol VFR. Celles-ci **ne sont toutefois pas directement disponibles**, contrairement aux données relatives aux vols IFR.

Lorsqu'ils souhaitent communiquer avec le FIC au sujet du plan de vol, les pilotes s'annonceront avec **la mention « Flight Plan Request »** lors de l'appel initial: « *Zurich/Geneva Information HB-ABC Flight Plan Request* ».

Le dépôt du plan de vol en cours de route (**AFIL**) n'est possible que lorsque la charge de travail du FIC est réduite.

Toutes les **données** sont **enregistrées** pendant la conversation radio. Les pilotes adapteront leur **débit de parole** en conséquence. Les FIC gagnent du temps lorsque les **données sont correctement communiquées** et qu'ils ne sont pas contraints de rechercher le plan de vol dans le système.

Au fait : rester en stand-by signifie que le pilote doit rester à l'écoute sur la fréquence et que le FIC reprendra contact avec lui.

Une fois le premier contact (**initial call**) établi, les renseignements doivent être communiqués en respectant l'ordre suivant :

- **Indicatif d'appel complet**
- **Type d'aéronef**
- **Aérodromes de départ et de destination**
- **Position et altitude au moment du contact**
- **Trajet prévu**

Les itinéraires des vols VFR sont sujets à variation. Il est essentiel pour le FIC que les pilotes communiquent **en temps utile l'itinéraire qu'ils ont l'intention de suivre**.

Les pilotes annonceront tout changement d'itinéraire aux FIC ainsi que la nouvelle durée totale estimée (EET).

Attendu que **le transpondeur est réglé sur le code 7000 en vol VFR**, les FIC ne connaissent pas la position en temps réel des avions. Les données de position et d'altitude sont donc importantes pour vérifier les informations.

Les pilotes peuvent décrire leur itinéraire en indiquant de un à trois points de cheminement jusqu'à leur destination ou jusqu'à la limite de la FIR.

Les FIC communiquent aux pilotes le prochain point de compte rendu « **Next Report** » qui sert de repère (p. ex. avant des espaces aériens) et est utile pour la supervision du vol (SAR).

Afin d'avoir un meilleur contrôle de la situation ainsi que dans les zones de trafic mixte VFR-IFR, les FIC peuvent attribuer un code de transpondeur (**squawk**).

Attention : si les pilotes omettent de se manifester au franchissement d'un point de compte rendu ou s'ils quittent la fréquence du FIC sans prévenir, **le statut du vol devient alors incertain**. Suivant la couverture radio, il peut aussi arriver que les FIC ne soient plus joignables. Dans ce cas, les pilotes **contacteront sans faute un autre service du contrôle de la circulation aérienne** pour laisser un message « OPS Normal » en priant ce service d'informer le FIC avec lequel ils étaient en contact, faute de quoi celui-ci déclenchera la phase **INCERFA** (première phase d'une opération de recherche et de sauvetage).

Les FIC ne travaillent **pas exclusivement à l'aide du radar**.

Afin de garder le contrôle de la situation, les FIC sont susceptibles d'attribuer un code individuel. Mais même lorsqu'un code individuel a été attribué, **il n'y a pas de supervision de bout en bout**.

Many happy landings !